

# 立法會

## Legislative Council

立法會FC24/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

### 立法會財務委員會 第十五次會議紀要

日期：2002年7月15日(星期一)  
時間：上午11時30分  
地點：立法會會議廳

出席委員：黃宜弘議員(主席)  
吳亮星議員, JP(副主席)  
丁午壽議員, JP  
朱幼麟議員, JP  
何秀蘭議員  
何俊仁議員  
何鍾泰議員, JP  
李卓人議員  
李柱銘議員, SC, JP  
李家祥議員, JP  
李華明議員, JP  
吳靄儀議員  
涂謹申議員  
張文光議員  
陳國強議員  
陳婉嫻議員, JP  
陳智思議員, JP  
陳鑑林議員, JP  
梁劉柔芬議員, SBS, JP  
單仲偕議員  
黃宏發議員, JP  
黃容根議員  
曾鈺成議員, GBS, JP  
楊孝華議員, JP  
楊森議員  
楊耀忠議員, BBS  
劉江華議員  
劉健儀議員, JP  
劉漢銓議員, GBS, JP  
劉慧卿議員, JP  
蔡素玉議員

鄭家富議員  
羅致光議員, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP  
張宇人議員, JP  
麥國風議員  
陳偉業議員  
梁富華議員, MH, JP  
勞永樂議員  
黃成智議員  
葉國謙議員, JP  
劉炳章議員  
余若薇議員, SC, JP  
馬逢國議員, JP

**缺席委員** : 田北俊議員, GBS, JP  
李國寶議員, GBS, JP  
呂明華議員, JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
許長青議員, JP  
梁耀忠議員  
劉千石議員, JP  
劉皇發議員, GBS, JP  
司徒華議員  
霍震霆議員, SBS, JP  
馮檢基議員

**出席公職人員** : 馬時亨先生, JP  
黎年先生, JP  
應耀康先生, JP  
梁熾輝先生  
余熾鏗先生, JP  
馬紹良先生  
鄭鍾偉先生  
鍾少文先生  
黃鴻堅先生, JP  
祝建勳先生, JP  
鄭偉鵬先生  
財經事務及庫務局局長  
財經事務及庫務局常任秘書長  
(庫務)  
財經事務及庫務局副秘書長  
(庫務)  
教育統籌局首席助理秘書長(9)  
署理建築署署長  
教育署首席教育主任  
房屋及規劃地政局首席助理秘  
書長(規劃及地政)(2)  
經濟發展及勞工局總助理秘  
書長(港口航運物流)  
拓展署署長  
教育統籌局副秘書長  
教育統籌局首席助理秘書長(7)

張美珠女士	環境運輸及工務局首席助理 秘書長(運輸及工務)
葉文光先生	署理運輸署助理署長(管理及 輔助客運)
樊浩泉先生	機電工程署工程策劃經理
陳偉基先生	署理環境運輸及工務局副秘 書長(環境)
謝展寰先生	環境保護署助理署長
陸汝均先生	運輸署助理署長(新界)
張少卿女士, JP	房屋及規劃地政局副秘書長 (規劃及地政)
楊耀聲先生	房屋及規劃地政局首席助理秘 書長(規劃及地政)(1)
白潤林先生, JP	地政總署助理署長
鄭耀剛先生	房屋署助理署長

**列席秘書** : 吳文華女士 助理秘書長1

**列席職員** : 楊少紅小姐 總主任(1)3  
盧思源先生 高級主任(1)3

### 項目1 —— FCR(2002-03)29

#### 人事編制小組委員會在2002年6月19日所提出的建議

委員會批准此項建議。

### 項目2 —— FCR(2002-03)30

#### 工務小組委員會在2002年6月12日所提出的建議

2. 應委員提出分開考慮及表決項目PWSC(2002-03)51、PWSC(2002-03)55及PWSC(2002-03)56的要求，主席在抽起項目PWSC(2002-03)51、PWSC(2002-03)55及PWSC(2002-03)56後，把項目FCR(2002-03)30付諸表決。委員會批准此項建議。

**總目703 —— 建築物**  
**教育 —— 小學**

**PWSC(2002-03)51    274EP    將軍澳第65區1所設有36間課室的小學**

**PWSC(2002-03)56    301EP    屯門慶平路1所設有24間課室的小學**

**312EP    柴灣新廈街1所設有24間課室的小學**

3. 陳偉業議員表示，民主黨的議員支持在將軍澳、屯門及柴灣興建小學的建議，但認為當局應在上述每所學校的校舍分別提供跑道。陳議員指這些學校的校址適合鋪設跑道，故此並不同意政府當局在2002年6月26日工務小組委員會會議上作出的回應，即由各辦學團體自行決定應否在學校提供這項設施。陳議員認為，在可行的情況下，當局應把跑道列為新建小學的標準設施。他表示，若擬建新校的校址適合鋪設跑道，但當局卻不予提供，這樣他或會不支持有關的建議。

4. 葉國謙議員表示，民建建港聯盟(下稱“民建聯”)的議員雖然原則上支持為小學校舍提供跑道，但不贊成把跑道列為所有小學的標準設施，亦認為不應把提供跑道視為批准撥款興建新校的先決條件。反之，為切合個別學校本身的具體要求，應賦予有關辦學團體酌情權，由他們自行決定所需設施的種類。葉議員表示，民建聯的議員將會支持項目PWSC(2002-03)51及PWSC(2002-03)56。

5. 教育署首席教育主任回應時表示，如工地情況許可，當局會在諮詢有關的辦學團體後為學校提供跑道。然而，部分辦學團體可能會選擇興建其他設施，例如小型足球場或多用途操場。就這方面，署理建築署署長證實，鑒於3所擬建學校的工地均存在限制(主要是屯門工地內有斜坡，以及須存護柴灣工地周圍的現有樹木)，故當局並不建議為該3所學校提供跑道。

6. 陳偉業議員並不反對為學校提供多用途操場等設施，但他重申，在可行情況下，為新建學校提供跑道應屬基本規定。教育統籌局首席助理秘書長(9)回應時向委員保證，倘技術上可行，政府當局會考慮為學校提供跑道。

7. 對於把跑道列為小學校舍標準設施的建議，教育統籌局首席助理秘書長(9)表示，當局須就這問題進一

步諮詢各校董會和辦學團體。他指出，把跑道列為標準設施或會局限了學校的選址。葉國謙議員表示，學校設施的標準屬政策事宜，如委員認為有需要，應將之交由有關的事務委員會作進一步討論。黃宏發議員及劉炳章議員均表同意。劉議員並指出，將跑道列為標準設施將會影響建築成本及建校的選址。為此，他同意有必要就此進行更深入的討論。

8. 就此方面，何鍾泰議員指出，許多學校選址的位置並不理想，不但在設計學校方面造成問題，甚至可能會危及學生的安全。他促請政府當局在規劃學校時考慮這點。教育統籌局首席助理秘書長(9)備悉何議員的意見，並會詳加考慮，但他表示當局在物色建校用地的過程中須顧及很多因素。尚有一點必須注意，就是現時可供增建小學以滿足需求的用地數目，實在相當有限。

9. 主席把項目PWSC(2002-03)51付諸表決。委員會批准此項目。

10. 主席把項目PWSC(2002-03)56付諸表決。委員會批准此項目。

### **總目707 —— 新市鎮及市區發展 九龍發展土木工程 —— 土地發展**

#### **PWSC(2002-03)55 465CL 九龍東南發展計劃——海旁設施及啟德明渠／觀塘避風塘填海工程**

##### 避風塘面積不足問題及重置安排

11. 劉健儀議員表示，自由黨的議員不反對九龍東南發展計劃，但她表示，九龍灣填海工程將引致東南九龍的避風塘(包括觀塘避風塘及土瓜灣避風塘)的總面積由約50公頃縮減至23.5公頃，因此有關的重置安排值得關注。她指出，根據海事處製備的《2001年至2016年所需避風塘面積評估》(下稱“該項評估”)，本港所需的避風塘面積尚欠12公頃。海事處並在該項評估中建議，觀塘避風塘及土瓜灣避風塘因九龍東南發展計劃而失去的面積，將會按照“同類補償”原則，在舊啟德機場跑道附近的新避風塘內重置。重置避風塘的面積，將相等於土瓜灣避風塘、觀塘避風塘及銅鑼灣避風塘內供非遊樂船隻靠泊部分的實用面積的總和。委員察悉，由於上述重置安排不獲城市規劃委員會支持，受影響行業的21個商會遂組成了聯席會議，並致函所有立法會議員，表達他們對重置安排的憂慮。劉議員不滿政府當局尚未就避風塘面積縮減的問題制訂適當的重置安排，便已決定推行

現時的建議。她並詢問，重置後的新建觀塘避風塘會否只開放予遊樂船隻使用。

12. 房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)回應時表示，當局曾就九龍東南發展計劃進行一連串的公眾諮詢，有關的區議會和市民大眾都認為現時的建議可以接受。他證實，重置後的觀塘避風塘不會只限遊樂船隻使用。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)並表示，政府當局當然清楚知悉海事處進行的該項評估，但認為九龍東南發展計劃的規劃與本港避風塘的供應量屬兩個問題，應分開處理。政府當局會密切監察避風塘面積的供應量，以及確保本港水域可提供充足的繫泊位。

13. 經濟發展及勞工局總助理秘書長(港口航運物流)進而表示，海事處將於2002年8月進行下一年度的避風塘面積需求評估。根據現行的評估方法，避風塘面積出現10%短暫的供求錯配是可以接受的。根據該項評估，雖然九龍東南發展計劃將會縮減避風塘的面積，但整體的供求錯配情況仍在10%的範圍內。儘管如此，倘預測需求超出上述10%供求錯配的範圍，政府當局將會物色合適的地點，以增闊避風塘面積。

14. 就委員對避風塘面積不足所提出的關注，經濟發展及勞工局總助理秘書長(港口航運物流)表示，喜靈洲避風塘的面積約為50公頃，自該避風塘啟用後，已有充足的避風塘面積可供使用。至於喜靈洲避風塘的位置較為偏遠的問題，經濟發展及勞工局總助理秘書長(港口航運物流)表示，政府當局會在懸掛8號颱風信號前，透過電台廣播，發放有關不同避風塘的使用情況的最新消息，讓船隻有足夠的時間駛往合適的避風塘。

15. 陳偉業議員認同劉健儀議員對重置安排表達的關注，他並表示，除非政府當局能提出清晰的計劃，說明如何補足本港到2005年預測會欠缺的約20公頃的避風塘面積，否則他不會支持此項建議。就這方面，房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)告知委員，根據海事處每年進行的評估，2001年錄得的避風塘面積需求量實際上已經下降。他再次強調，當局的政策目標是在本港水域提供足夠的避風塘面積，並重申倘若預測避風塘面積的短缺幅度超過10%供求錯配之數，當局便會建議興建新的避風塘。

16. 陳婉嫻議員支持在東南九龍發展新的海旁區作旅遊及消閒用途，但她強調，政府當局應把該項發展對現有經濟活動及就業機會造成的影響減至最低。她促請

當局先就受影響避風塘的重置安排諮詢有關行業，並應於落實有關的重置安排後，再展開所需的填海工程。若當局不作出這些安排，她不會支持現時的建議。

17. 房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)回應時表示，由於各個避風塘均開放予全港各區的船隻使用，因此避風塘面積足夠與否的問題，應以本港整體的情況作為研究基礎。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)表示，現時的建議只涉及詳細設計及工地勘測工作，所以政府當局仍可繼續諮詢有關行業，詳細考慮這問題。

#### 重置公眾貨物裝卸區

18. 李華明議員詢問，觀塘避風塘面積縮小對茶果嶺公眾貨物裝卸區有何影響。他察悉，位於觀塘避風塘及茶果嶺的公眾貨物裝卸區將分別於2005年及2010年左右停止運作，因此他關注政府到2004年2月才敲定未來發展路向是否太遲。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)回應時表示，貨物處理船隻和工作躉船平日使用觀塘避風塘和茶果嶺避風塘的繫泊位的比率相當低。此外，觀塘避風塘的面積縮小後，這些船隻可使用的碇泊地方仍然約有23.5公頃。在颱風襲港期間，船隻對避風塘的需求才最為殷切。他回應李議員時亦表示，縮小觀塘避風塘面積的擬議工程，並不會有把船隻分流到茶果嶺。黃宏發議員並不認同政府當局的解釋，並認為待觀塘避風塘填海工程於2005年展開時，茶果嶺公眾貨物裝卸區的經營者將會受到影響。

#### 城市規劃程序

19. 陳偉業議員質疑，政府當局把現時的建議提交工務小組委員會通過時，是否已經完成所有必要的城市規劃程序，包括處理有關九龍東南發展計劃的反對意見，以及在憲報公布行政會議的決定。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)回應時澄清，該項工程提交予工務小組委員會審議時，已獲得行政會議的批准，並已完成所有城市規劃程序。不過，行政會議的決定是在有關的工務小組委員會會議舉行後才刊登憲報。關於這方面，陳議員認為，刊憲是一個非常重要的程序，因為這是政府當局就此事作出的正式公布。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)察悉陳議員的意見。

### 黃宏發議員動議中止討論此項建議的議案

20. 黃宏發議員察悉，委員甚為關注現時的建議，以及這項建議對避風塘面積的供應量可能造成的影響，故此他根據《財務委員會會議程序》第39條動議中止討論此項建議的議案。財經事務及庫務局副秘書長(庫務)回答主席時表示，鑒於這是由委員提出的議案，政府當局會先聽取委員的意見，然後才作出評論。

21. 主席隨後就黃議員的中止討論議案提出待議議題。劉健儀議員應主席的邀請發言。她認為政府當局無法在是次會議上處理委員關注的事項，故此她支持黃宏發議員的議案。劉慧卿議員同意押後審議此項建議，但認為委員應有機會陳述意見，以供政府當局考慮。陳鑑林議員、蔡素玉議員及陳偉業議員均贊同劉慧卿議員的意見。劉炳章議員支持黃議員的議案，並認為本港避風塘短缺的問題屬政策事宜，應作進一步研究。丁午壽議員支持黃議員的議案。石禮謙議員質疑，既然政府當局多番解釋仍未能釋除委員的疑慮，是否還有繼續討論的必要。他表示委員或可就現時的建議進行表決。

22. 主席繼而邀請政府當局就中止討論此項建議的議題發表意見。房屋及規劃地政局首席助理秘書長(規劃及地政)(2)指出，現行建議旨在就九龍東南發展計劃的工地勘測及詳細設計工作申請撥款。他認為委員就避風塘面積的安排所提出的關注可在較廣泛的政策層面上另行處理。他指出，現時的建議已經過廣泛的諮詢，並得到觀塘區議會、黃大仙區議會及九龍城區議會的支持，故此促請委員支持現時的建議。黃宏發議員回答時重申其關注事項，即九龍東南發展計劃將會影響避風塘的供應量及公眾貨物裝卸區的運作。

23. 主席遂把黃宏發議員就中止討論此項建議提出的議案付諸表決。黃議員的議案獲得通過。主席隨即宣布中止討論此項建議，而委員會將着手處理下一個議程項目。

### **項目3 —— FCR(2002-03)31**

#### **總目146 —— 政府總部：教育統籌局**

#### **◆分目700一般其他非經常開支**

#### **項目027毅進計劃及持續進修資料庫網站**

24. 委員察悉，人力事務委員會曾於2002年6月27日討論現時的建議。



25. 楊耀忠議員表示，民建聯的議員支持現時的建議，但認為當局應在毅進計劃下，向未能通過入息審查的清貧學員設立多一層發還學費的比率，例如發還50%的學費。

26. 何秀蘭議員指政府當局仍未妥為處理委員在上述事務委員會會議上就發還比率所提出的關注。據她記憶所及，部分事務委員會委員曾經建議，為提供實質援助並鼓勵學員積極參與這項計劃，當局應把無須接受入息審查的學費發還比率由30%提高至50%，或者把合資格獲發還學費的4人家庭的入息上限調高至超過1萬元。鑒於這項計劃為期只有3年，她擔心當局尚未作出任何改善，這項計劃已然結束。

政府當局

27. 教育統籌局副秘書長回答時表示，目前毅進計劃的學員只要圓滿修畢一個單元課程，便可獲發還30%學費，無須接受入息審查。根據現時的建議，通過入息審查的學員可獲發還學費的比率將提高至100%，這方案與其他學生資助計劃所採取的現行準則一致。未能通過入息審查的清貧學員可申請貸款資助。政府當局將會在2002至03學年對這項計劃進行全面檢討，以研究未來路向及長遠的撥款安排。

28. 劉慧卿議員詢問，參加毅進計劃的學員人數和圓滿修畢課程的人數均較原先估計為少，從這方面節省的款額為何。教育統籌局副秘書長回應時表示，政府當局為這項計劃申請撥款時，原先假設可圓滿修畢課程的參加者達100%。然而，實際圓滿修畢課程的比率只有約85%。此外，當局原本預計約有5 000名學員參加這項計劃，但首兩年的實際收生人數分別只得約4 000人及3 000人。故此，原來預算與實際開支之間的差額便得以節省下來。

29. 劉慧卿議員察悉，在2001年修畢課程的3 033名全日制學員中，有57%繼續進修，另有33%得以就業。她要求當局提供進一步資料，說明就業數字及餘下10%學員的情況。教育統籌局副秘書長回應時闡釋，毅進計劃提供的培訓豐富了學員的知識和技能，使他們可進一步修讀證書、高級文憑及副學士課程。根據政府當局進行的調查，圓滿修畢課程的學員所擔任的工作包括警察、護士、地產助理、教學助理及營業員等。劉慧卿議員十分關注毅進計劃是否取得了成效。她促請政府當局進行檢討時採用若干評估準則，例如留職比率。

政府當局

30. 張宇人議員表明自由黨的議員支持現時的建議。他認同劉慧卿議員的關注，即當局應採用客觀的準則評估這項計劃的成效，例如跟進學員的留職比率。他並促請政府當局慎重考慮這項因素。

31. 就此方面，教育統籌局副秘書長表示，政府當局可考慮在進行全面檢討時向學員收集資料，以瞭解他們曾經／現正受聘於其工作崗位的為時有多長。然而，他強調，毅進計劃的宗旨是開闢另一個途徑，為中五離校生提供更多持續進修的機會，從而提高他們繼續進修或就業的能力。然而，學員在修畢課程後究竟會繼續進修還是就業，則全由他們自己決定。

32. 梁劉柔芬議員促請政府當局審慎研究毅進計劃的宗旨及成效，而不是把這項計劃當作一項權宜措施，以處理青少年既無法就業又不能繼續進修的問題。教育統籌局副秘書長回應時重申，透過結合學術教授和實用技能訓練，毅進計劃為成績欠佳的中五離校生提供一條出路，讓他們在繼續進修或尋找工作方面具備較佳條件。

33. 譚耀宗議員提到他擔任僱員再培訓局主席的經驗，並特別指出跟進學員的留職比率所涉及的困難和資源。他同意當局有需要推行毅進計劃，以照顧大量既未能就業又無法繼續進修的青少年。他同時提出忠告，就是採用一成不變的準則來評估如毅進這類計劃，不一定實際可行。

34. 楊森議員表示，民主黨的議員原則上支持現時的建議。然而，他促請政府當局在即將進行的檢討中研究學員可獲發還學費的入息水平，以及研究可否採取其他鼓勵措施，例如發放津貼等。

35. 委員會批准此項建議。

#### 項目4 —— FCR(2002-03)32

##### 基本工程儲備基金

##### 總目708 —— 非經常資助金及主要系統設備

##### 運輸署

##### ◆新分目“更換海底隧道的交通管制及監察系統”

36. 委員察悉，交通事務委員會曾於2002年6月28日討論此項建議。

37. 鄭家富議員讚賞政府當局接納交通事務委員會的意見，把交通與土木工程研究和系統工程研究所需的時間由50個月縮短至41個月，以加快更換海底隧道的交通管制及監察系統的推行計劃。不過，他認為當局還可縮短投標資格預審／招標工作所需的時間，以及同時進行土木和系統工程研究這類工作，藉此進一步加快推行計劃。鄭議員憂慮新的系統到啟用的時候已經變得落伍。劉慧卿議員贊同鄭議員的見解，但強調必須遵行各項所需的法定程序。陳鑑林議員亦認為推行計劃需時過久，並詢問該工程計劃將會由機電工程署還是其他服務供應商負責。

38. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)回應時表示，海底隧道是本港使用率最高的隧道，因此，該隧道的運作不論任何時間都必須保持安全暢順。因此，這項計劃的推行時間較長，以確保在籌劃及進行更換工程時，可盡量減低對隧道運作構成的影響。機電工程署工程策劃經理補充，當局必須先詳細檢查各項現有設施，例如海底隧道內的電力供應，然後才可裝設新的系統。對於海底隧道這類舊式及使用率高的隧道，所需的工程更複雜需時。故此，政府當局認為41個月的推行期是合適的。機電工程署工程策劃經理證實，除少量土木工程會外判之外，機電工程署將負責這項更換交通管制及監察系統計劃的工程策劃工作。

39. 劉慧卿議員詢問，新的系統可否亦向駕車人士提供隧道消息，以便他們在交通擠塞或隧道封閉時改用其他路線。就這方面，環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)扼述交通事務委員會上次就如何加強向駕車人士即時發布隧道交通消息所進行的討論。舉例而言，完全可變信息標誌及限量可變信息標誌將會裝設於通往海底隧道的主要引路的重要位置，使駕車人士可及時改用其他路線。另外，政府當局亦會透過電台廣播，把最新的交通情況通知駕車人士。

40. 機電工程署工程策劃經理察悉劉江華議員提出使用無線技術的建議，但他指出有線或利用電纜的系統較無線系統可靠，因為後者較易受到干擾。為了盡量縮短裝設工程的施工期，當局將使用現有的喉管。

41. 劉慧卿議員認為，當局應盡量減少更換工程對海底隧道的交通所造成的影響。葉國謙議員察悉，新系統的安裝、測試和試行運作需時22個月，他詢問當局有何措施盡量減少交通影響。環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)回應時告知委員，承建商須在諮詢警方及運輸署的意見後，進行隧道交通影響評估，以及

採取適當的臨時交通管理措施。大部分工程將於夜間進行，以期盡量減少對日間的交通流量所構成的影響。運輸署會密切監察這些措施的成效。

42. 委員會批准此項建議。

## 項目5 —— FCR(2002-03)33

### 總目44 ——環境保護署

#### ◆分目700 一般其他非經常開支

#### 新分目“提供一筆過的資助以鼓勵柴油公共小巴車主盡早轉用石油氣或電動小巴”

43. 委員察悉，當局曾於環境事務委員會與交通事務委員會在2002年6月13日舉行的聯席會議席上，就現時的建議諮詢該兩個事務委員會。

44. 對於政府當局並無採納兩個事務委員會在聯席會議席上通過的兩項議案所載的要求，蔡素玉議員表示遺憾。就此，她指出提供石油氣加氣站的進度，遠遠落後於原定的時間表，並詢問當局就新公共小巴路線進行招標時，採用石油氣公共小巴是否先決條件。她亦關注到，由於沒有其他型號的石油氣公共小巴可供選擇，或會導致壟斷市場的情況。

45. 劉健儀議員對政府當局並無採納兩個事務委員會所通過的要求表示失望。然而，由於現已有數百部公共小巴轉用石油氣，她會支持現時的建議。她要求將下述意見記錄在案：雖然她贊成現時的建議，但認為該建議並非十分理想，因為該建議尚有很多不足之處，亟待改善。

46. 署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時扼述政府當局不採納委員所提建議的理由(文件第10及11段)。他向委員保證，政府當局已審慎考慮過有關建議，並會繼續就此事與各委員及業界人士交換意見。

47. 至於就新公共小巴路線進行的招標工作，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)及運輸署助理署長(新界)明確表示，採用石油氣公共小巴並非先決條件。然而，當局最近一次就某私人屋苑的綠色專線小巴路線進行招標工作時，有關的發展商要求當局在評審標書時將環保因素納入考慮之列。結果，政府當局制訂了一個評分制度，對使用石油氣公共小巴的投標者給予額外分數。至於石油氣小巴與歐盟III期型號各佔的比重，署理

環境運輸及工務局副秘書長(環境)明確表示，在現行甄選制度下，石油氣小巴與歐盟III期型號所得的分數一樣。

48. 對於委員關注，是否有不同的石油氣小巴型號可供選擇，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)請委員參閱當局向兩個事務委員會提供的補充資料，並指出全球現時共有8個石油氣小巴型號符合本港所要求的規格，而實際上，其中4個型號現已在香港使用。他強調本港的市場是開放的，是否進口某些型號的石油氣小巴，是個別汽車供應商的決定。

49. 劉慧卿議員提及市場條件時請政府當局清楚表明，是否只要汽車供應商擬進口的小巴符合放寬後的規格要求，當局便盡量減少對汽車供應商施加的限制。由於香港市場相對較為細小，她提出警告，假如當局實施過於嚴格的規定，便會限制了市場上可供選擇的石油氣小巴型號的數目。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回答時明確表示，本地的石油氣小巴市場是開放的。政府當局已主動聯絡香港汽車商會的成員，告知他們當局已放寬對石油氣小巴的規格要求，並鼓勵他們為香港市場提供更多不同型號的小巴。

50. 陳偉業議員表示，雖然他並不反對現時的建議，但他重申其深切關注到，如果市場上可供選擇的石油氣小巴型號有限，將會導致市場由少數幾家供應商壟斷的情況。就此，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)指出，隨着資助計劃的推行，可供選擇的小巴型號已經由兩款增加至5款，包括使用柴油及石油氣的型號。因應陳議員提出的要求，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)同意在資助計劃推行後12個月，向委員提供一份文件，載列市場上可供選擇的所有小巴型號及其供應商。儘管如此，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)指出，消費者有權選擇其喜愛的型號。

政府當局

51. 署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應部分委員就石油氣稅項提出的問題時表示，當局現時並沒有就汽車用石油氣徵稅。政府當局將會依據現行的稅項政策，考慮日後應否就汽車用石油氣徵稅，並會在考慮時顧及所有相關因素，包括可能對業界及政府的財政狀況造成的影響。

52. 劉健儀議員察悉，根據政府當局較早時作出的預測，倘現時全港共6 000多輛公共及私家柴油小巴均轉為石油氣小巴，預料汽車所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物會分別減少4%及2%。就此，劉議員詢問，根據

現行只包括公共小巴的建議，在改善空氣質素方面的成效有多大。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回答時表示，根據當局於2001年11月進行的預測，假如有70%的現有柴油公共小巴及50%的現有柴油私家小巴轉用石油氣，可吸入懸浮粒子和氮氧化物的排放量將分別減少3.6%及1.4%。

53. 鑒於現時只有1 200部學童私家小巴，劉健儀議員促請政府當局將學童私家小巴納入資助計劃，因為此舉將不會導致動用大量財政資源。劉慧卿議員贊同劉健儀議員的意見。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時解釋，假如將學童私家小巴納入資助計劃，將會增加7,200萬元的開支。目前，學童私家小巴排放的廢氣，只是佔所有小巴排放廢氣量約12%。因此，政府當局認為應善用有限的財政資源，為社會取得最大的環保效益。此外，學童私家小巴營辦商在補充燃料方面有較大彈性，加上豁免首次登記稅的優惠，應足以吸引學童私家小巴轉用石油氣小巴。

政府當局

54. 葉國謙議員表示，民建聯的議員贊成現時的建議。不過，有關政府當局決定不將學童私家小巴納入資助計劃範圍內的原因，他卻不表認同，並強調當局應致力設法改善空氣質素。羅致光議員亦促請政府當局重新考慮委員在兩個事務委員會的聯席會議上藉通過議案提出的要求。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)表示，政府當局會考慮委員的意見。

55. 劉健儀議員質疑政府當局何以不參照柴油的士轉用石油氣計劃的做法，就該資助計劃的推行情況進行中期檢討。她強調進行中期檢討非常重要，因為此舉既可衡量小巴轉用石油氣的進度，又有助當局決定是否有需要延長申請資助的限期。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時表示，政府當局將會不斷檢討這項計劃。他指出，現行擬議計劃的性質與石油氣的士轉換計劃的性質不同，前者屬自願性質，而後者則為強制性更換計劃，因此兩者不能相提並論。至於申請一筆過資助的限期方面，政府當局已把原先建議的限期延長一年，即車齡不足10年(以取消車輛登記的日期計算)的柴油公共小巴的車主須於2005年年底或之前更換車輛。由於大部分現有的柴油公共小巴的車齡都接近10年，因此政府當局認為現時所建議的限期適當，亦符合當局鼓勵車主早日更換車齡較長和造成較多污染的柴油小巴的宗旨。

56. 對於劉健儀議員詢問，政府當局會否繼續探討，除石油氣外，可否引進其他類型的低污染燃料，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回答時表示，根據

現時的建議，柴油公共小巴車主如轉用電動小巴，每輛小巴亦可獲發放8萬元的一筆過資助金。由於政府當局預期，除石油氣和電力燃料外，在可見將來亦不會有其他低污染燃料可供實際應用，當局遂決定推行現建議。

政府當局

57. 有關在會議席上提交的環保小巴大聯盟的來信，劉慧卿議員指出，據該聯盟在信中所述，如生化燃料等其他類型的低污染燃料的使用正日趨普遍。劉議員詢問，使用石油氣作為車用燃料會否妨礙日後採用其他類型的低污染燃料。她亦同意當局應在一年後進行檢討，以便掌握最新的燃料產品的發展趨勢。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時表示，現行法例可以處理使用不同類型的低污染燃料的情況。現行的資助計劃只包括石油氣及電力，因為兩者皆屬經證實具效用的低污染燃料。他同意在推行此資助計劃一年後向有關的事務委員會匯報計劃的進展情況。

58. 黃宏發議員表示，據他所知，新任環境運輸及工務局局長贊成使用柴油。因此，他詢問現時的建議是否獲得新任局長的支持。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)答稱，現時的建議代表政府的整體立場，新任環境運輸及工務局局長知悉該文件的內容。

59. 何秀蘭議員詢問，雖然石油氣小巴的廢氣排放量較少，但其廢氣是否仍會在人多狹窄的街道，如銅鑼灣渣甸坊等地方，對健康構成威脅。她認為政府當局應加緊抽查，並就這些地方制訂適當的空氣質素標準。環境保護署助理署長回應時表示，相信大約一年後會有更多小巴轉為採用石油氣，政府當局屆時會加緊抽查工作，並確定哪些地方屬空氣污染黑點。

政府當局

60. 對於何秀蘭議員關注，當局有必要及早採取行動，監察石油氣小巴的廢氣排放情況，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時表示，所有小巴在首次註冊及每年驗車時，都必須符合某些廢氣排放規定。政府當局亦會引入必需的法例，以訂明石油氣小巴的廢氣排放標準。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)進而告知委員，環境保護署現正諮詢業界人士及專業團體的意見，計劃設立路邊監察系統，利用紅外線監察行走中汽車的廢氣排放情況。預計這項計劃將於2003年落實，政府當局屆時會向有關的事務委員會匯報。

61. 楊孝華議員察悉，根據政府當局提供的資料，43個石油氣加氣站將足以應付全港石油氣的士及超過97%公共和私家小巴轉為石油氣車輛後對供氣量的需求。他詢問石油氣加氣站的數目是否真的可以應付需

求。署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)回應時表示，由於公共小巴和的士通常不會同時補充燃料，因此政府當局認為，現有及規劃中的石油氣加油站將足以應付需求，相信司機無須輪候長時間便可補充燃料。

62. 至於為何當局預計非經常費用的現金流量於2005至06年度(即計劃實施第四年)會減少，署理環境運輸及工務局副秘書長(環境)澄清，這是由於該資助計劃只會運作至2005年12月，而非推行至2005至06財政年度於2006年3月結束為止。

63. 委員會批准此項建議。

## **項目6 —— FCR(2002-03)34**

### **基本工程儲備基金**

#### **總目701 —— 土地徵用**

#### **向受清拆影響的持牌住用搭建物和已登記住用寮屋的核准住戶發放特惠津貼**

64. 委員察悉，當局曾於2002年6月18日就現時的建議諮詢規劃地政及工程事務委員會和房屋事務委員會。

65. 譚耀宗議員贊同，擬議的特惠津貼有利進行清拆行動。至於計算特惠津貼金額的方法，他詢問當局會否根據有關地區是否處於偏遠位置而將幅員廣闊的新界地區再加以細分。就此，他進而詢問，適用於新界地區的平均租值(約為每月每平方米70元，並會以此作為計算特惠津貼金額的基準)可否作若干程度的調整。

66. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)回答時解釋，當局將全港分為三大區域，擴展市區已包括葵涌、青衣、荃灣、沙田、大埔及將軍澳。由於上述平均月租參考一套既定準則而釐定(有關準則載於文件第5段)，因此再無餘地就租值水平討價還價。

67. 陳鑑林議員詢問，除了現正進行的27項收回農地和清拆工作，以及未來5年預計約60項同類工作外，當局會否進行更多這類收地和清拆行動。房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)回應時表示，日後可能會有其他同類的工作。

68. 陳鑑林議員表示，據他所知，假如受清拆行動影響的住戶合資格獲配公共房屋(下稱“公屋”)而選擇不



入住公屋，有關住戶可以按照其住戶人數，領取為數約3至4萬元的特惠津貼。由於這些合資格入住公屋的住戶可以領取的特惠津貼金額，反而較不合資格入住公屋的住戶可以領取的75,000元津貼額更少，陳議員認為現行政策不合常理。

69. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)回應時表示，現時有多種不同的特惠津貼，性質亦各有不同。房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)指出，向受影響住戶發放平均75,000元特惠津貼的例子僅作說明用途，實際金額視乎有關搭建物的面積而定。

70. 陳偉業議員認為，雖然現時的建議亦可以惠及若干受清拆行動影響的人士，但卻未能全面解決這些受影響人士所面對的問題。他促請政府當局痛定思痛，認真檢討其以1982年寮屋登記為基線的政策，並表示民主黨的議員將會在有關現行建議的表決中投棄權票。

71. 陳婉嫻議員同意委員提出的關注，並重申其意見，即現行的清拆及安置政策有不少不公平之處，而且導致問題叢生。就此，主席建議委員可在有關的事務委員會席上跟進有關政策方面的事宜。

72. 房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)回應陳偉業議員的提問時明確表示，新的特惠津貼將適用於目前和日後所有收地行動和涉及未批租政府土地的清拆行動。至於那些已登記但尚未獲安排入住中轉房屋的受清拆行動影響的人士可否改為選擇領取新的特惠津貼，房屋及規劃地政局副秘書長(規劃及地政)表示他們可以這樣選擇。

73. 委員會批准此項建議。

## **項目7 —— FCR(2002-03)35**

### **財務委員會會議程序**

74. 委員會批准此項建議。

## **項目8 —— FCR(2002-03)36**

### **工務小組委員會會議程序和人事編制小組委員會會議程序**

75. 委員會批准此項建議。

## 項目9 —— FCR(2002-03)37

### 工務工程財務建議的諮詢程序

76. 委員察悉，此課題曾於工務小組委員會2001年12月19日的會議席上討論。其後秘書處亦就工務工程財務建議諮詢事務委員會的擬議安排，諮詢工務小組委員會的委員。

77. 雖然諮詢結果顯示工務小組委員會大部分委員都支持文件第10及11段所載的建議，但劉慧卿議員卻表示反對。她重申，工務小組委員會應該是一個商議所有工務工程財務建議的主要場合，供委員討論各項建議的利弊、政策事宜及推行上的細節。由於委員實際上未必能夠出席所有討論財務建議的事務委員會會議，因此劉議員不贊同文件的建議，即財務建議的利弊及政策事宜應由有關事務委員會討論，而工務小組委員會則應集中討論技術問題及推行方面的安排。她認為這做法會規限委員就工務工程財務建議進行的商議。

78. 據何秀蘭議員觀察所得，在諮詢事務委員會與工務小組委員會作出考慮的過程之間，出現一些銜接問題。她指出，政府當局很多時都沒有在有關的工務小組委員會／財務委員會(下稱“財委會”)文件中適當地反映委員在事務委員會會議席上提出的意見及關注。她促請政府當局在日後提交的文件中，更詳盡地說明委員的意見及關注；如有需要，亦應載述政府當局不接納委員在事務委員會會議席上提出的建議的理由。何議員亦不同意工務小組委員會／財委會的討論範圍應受到限制。不過，她卻建議在切實可行的情況下，有關事務委員會的主席或副主席應出席考慮有關財務建議的財委會／工務小組委員會會議，並在有需要時向委員說明事務委員會的商議工作。

79. 陳鑑林議員理解到若要委員出席所有考慮財務建議的事務委員會會議，可能會有困難。不過，他認為事先諮詢事務委員會的現有機制行之有效，委員可從而避免在工務小組委員會會議席上進行冗長且重複的討論。陳議員表示，未能出席有關事務委員會會議的委員應主動瞭解商議結果；如有需要，他們可於考慮有關建議的工務小組委員會／財委會會議舉行前，要求當局就財務建議作出澄清或提供更多資料。

80. 主席在總結時表示，文件第10及11段所載的工務小組委員會建議會轉交議事規則委員會，以便進一步研究其對立法會各委員會之間的關係的影響，然後財委會才會就此事作出決定。委員在是次會議席上表達的意

經辦人／部門

見，亦會轉交議事規則委員會進一步考慮。委員同意這項安排。

81. 委員會會議於下午2時25分結束。

立法會秘書處  
2002年11月